

Megállapodás

a közúti közlekedési szolgáltatást végző vállalkozások szakmai érdekképviseleti szervei és a Magyar Köztársaság Kormánya között a terület versenyképességének javítása érdekében teendő intézkedésekről

1. / A közúti áru- és személyszállítási, fuvarozási tevékenység, továbbá a gépjárművek és a gépjárművezetők közúti forgalomban történő ellenőrzése, és az ellenőrzéshez kapcsolódó bírságolás szabályozása.

A közúti közlekedéssel kapcsolatos egyes bírságok kivetésének részletes szabályairól és a bírságok felhasználásának rendjéről szóló 45/2005. (VI.23.) GKM rendelet kihirdetésre került. A szabályozás a bírság összegének megállapításával kapcsolatosan a belföldi és külföldi járművek esetében megkülönböztetést nem tartalmaz. A külföldi járművek esetében – a bírság összegéig terjedő biztosíték megfizetéséig – az ellenőrző hatóság részére lehetővé teszi a jármű visszatartását.

A Kormány vállalja, hogy 2005 őszén előkészíti és az Országgyűlés elé terjeszti a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény, valamint ehhez kapcsolódóan a szabálysértésekről szóló kormányrendelet módosítását, amelyek előkészítésébe a szakmai szervezeteket bevonja.

A Kormány vállalja, hogy a közúti forgalomban végzett hatósági ellenőrzések hatékonyságának javítása érdekében – a törvénymódosítás keretében – az alábbi módosításokra tesz javaslatot 2005. október 15-ig (az ehhez szükséges tervezet elkészítése és az érdekképviseleti szervekkel történő, valamint a tárcaközi egyeztetés érdekében a javaslat legkésőbb 2005. szeptember 1-ig elkészítésre kerül):

a.) a közúti forgalomban végzett ellenőrzések kiterjesztésére:

- a menetíró készülék /tachográf/ által rögzített folyamatos vezetési és pihenőidők tartamára és a vezetési idő megszakítására; az adatrögzítő lapok meglétére;
- a gépjárművezetők vezetési és pihenőidejét, valamint a meghatározott okmányok meglétét szabályozó rendelkezéseket megsértők bírságolási lehetőségének megteremtésére;
- az illetékbélyegben történő bírságfizetés lehetőségének megszüntetésére;
- a külföldi rendszámú járművel, illetve a külföldi gépjárművezető által elkövetett szabálysértés esetén kivetett bírság bankkártyával, vagy készpénz-átutalási megbízással történő kifizetés lehetőségének megteremtésére;
- a beszedett bírság összegének az ellenőrző/eljáró hatóság által történő felhasználásának lehetővé tételére;
- a rendőrhatalóság ellenőrzési eljárásba bevonásának megteremtésére;
- a külföldi járművek visszatartására vonatkozó alapvető szabályok meghatározására,

b.) a bírságotlási kör bővítésére:

- az engedély, illetve meghatározott okmányok nélkül végzett közúti közlekedési szolgáltatás végzőjére;
- az engedély alapján végezhető tevékenységekre, az adatszolgáltatási kötelezettségre, a gépjárművezetők vezetési és pihenőidejére, a menetíró készülék használatára, illetve a veszélyes áruk szállítására vonatkozó rendelkezések megsértőire, valamint a közúti közlekedési szolgáltatási tevékenységet közlekedésbiztonsági, illetve környezetvédelmi szempontból nem megfelelő járművel végzőkre;
- a bejelentési kötelezettséghez kötött közúti közlekedési szolgáltatásra és a sajtószámlás áru- és személyszállításra vonatkozó rendelkezéseket megsértőkre (ideértve a tevékenység személyi feltételeit és a járművek műszaki állapotát is),

c.) a megállapítható közigazgatási bírság alsó és felső határának felülvizsgálatára és a bírság mértékének módosítására arra tekintettel, hogy az eljáró hatóságnak nagyobb mozgástere legyen az elkövetett szabálysértéssel arányos bírság megállapítására. A szakmai szervezetek egy nemzetközi táblázat szerepeltetését kérik. A nemzetközi tarifátáblázat beszerzése a Kormány feladata. A bírság mértékét a Kormány a nemzetközi tarifátáblázat és a szakmai szervezetek javaslatára is figyelemmel határozza meg.

Emellett vállalja a Kormány a törvénymódosítás keretein belül a közúti áru- és személyszállítási tevékenységhez kapcsolódó szabálysértési tényállások közigazgatási bírságotlási jogkörbe történő átvételét, és ezzel az ellenőrzési és bírságotlási rendelkezések egy jogszabályba történő tömörítését is.

A Tanács 88/599/EGK. sz. irányelve – mely szabályozza a bizonyos munkajogi előírások harmonizálásáról szóló 3820/85/EGK rendelet és a közúti szállításban alkalmazott regisztráló berendezésekről szóló 3821/85/EGK rendelet végrehajtásakor alkalmazandó szabvány ellenőrzési eljárásokat – 3. pontja szerint: “A közúti ellenőrzéseket a helybéli és idegen járművek, illetve járművezetők megkülönböztetése nélkül kell végezni”.

A Kormány kötelezettséget vállal arra, hogy a közúti áru- és személyszállítási, fuvarozási tevékenység, továbbá a gépjárművek és a gépjárművezetők közúti forgalomban történő ellenőrzése során a külföldi honosságú gépjárművek ellenőrzése a kb. 50 %-os részarányt eléri. A közlekedési hatóság a Kkt. módosítása során feljogosítást kap a külföldi honosságú gépjárművek megállapítására, a gépjárművezetői tevékenység végzése jogszerűségének, a gépjárművezető és a gépjármű ellenőrzésére, szükség esetén a gépjármű, a gépjárművezető okmányainak bevonására, a gépjármű visszatartására és a bírság kiszabására és a bírságotlási eljárás lefolytatására.

2./ A felrakó helyek büntethetőségének jogszabályba történő beépítése és alkalmazása

A felrakó helyek büntethetősége tárgyában a 89/1988.(XII.20.) MT rendelet módosítására készített kormány-előterjesztés tervezetének szakmai előkészítése során a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium (GKM) az érdekképviselői szervezetek javaslatait nagymértékben figyelembe vette. Az egyeztetés folyamatban van, melynek eredményes lezárulásához az aláírók együttműködési kötelezettséget vállalnak.

A felrakó helyek büntethetősége és a mérlegjegyek valóságtartalmának ellenőrzése az útépitések egyik fontos, megoldandó kérdése. A vonatkozó szabálysértési tényállások megfogalmazását, a kapcsolódó 218/1999. (XII.28.) Korm. rendelet kiegészítését – az érintett szakmai és érdekképviselői szervezetek által átadott konkrét javaslatok alapján – azonnal kezdeményezi a Kormány.

A Kormány vállalja, hogy a felrakó felelősségét szabályozó jogszabály tervezetét, a felrakó bírságolását lehetővé tevő szabálysértési tényállásokkal együttesen legkésőbb 2005. augusztus 31-ig az érdekképviselői szervek részére véleményezés céljából eljuttatja, és megállapodás és a közigazgatási egyeztetés sikeres lezárása esetén 2005. október 1-ig hatályba lépteti.

3./ A hazai teljesítményarányos úthasználati díjak alkalmazásának a fuvarozó vállalkozók versenyképességére vonatkozó hatásainak az elemzése

A tervek szerint 2008-ra üzembe helyezendő használat-arányos elektronikus díjszedés bevezetését megalapozó hatásvizsgálatok készítik elő. Ennek egyik fontos eleme az úthasználók teherviselő képességének megállapítása a társadalmilag elfogadható díjszint meghatározásának érdekében.

A teljesítményarányos rendszer kialakítása előtt az Európai Unió vonatkozó direktíváinak figyelembe vételével hatástanulmányt kell készíteni a versenyképességre gyakorolt hatások tekintetében, figyelembe véve a hazai vállalkozások hatékonyságát befolyásoló összes költségtényezőt is.

A Kormány a lehetőségein belül törekszik arra, hogy a változó – részben előre nem ismert – külső feltételek a használatarányos útdíj fizetési rendszer bevezetése során ne eredményezzék a közúti közlekedési szolgáltatói szektor versenyképességének romlását. A Kormány egyetért azzal, hogy a szakmai szervezetek javaslattételi és véleményezési joggal vegyenek részt az új rendszer előkészítésében.

4./ A hatósági ügyintézkések egyszerűsítése, az "egyablakos" rendszer létrehozása

A hatósági ügyintézkések (árufuvarozói/személyszállítói engedélyek, hatósági jelzések kiadása) során egyszerűsítésre törekszik a szaktárca, célul tűzve ki az "egyablakos" rendszer lehetőségeihez képesti mielőbbi bevezetését.

A felek megállapodtak abban, hogy az egyablakos rendszer kialakítására irányuló munkálatokat munkabizottság keretében végzik. A munkabizottságot a GKM a megállapodás aláírása után egy hónapon belül összehívja. A munkabizottság - melynek tagjai a szaktárcák, szakhatóságok és a közúti közlekedési szolgáltatók meghatározó szakmai érdekképviselői – összeállítanak egy listát a rendszerbe bevonandó tevékenységekről/okmányokról. A megállapodó felek rögzítik, hogy a munkabizottság tevékenységét egy éven belül érdemien le kívánják zárni.

5./ A fuvarozói tevékenységhez előírt egyes közlekedési hatósági engedélyek adataiban bekövetkező változás esetén a teljes, az engedély igénylése esetén fizetendő díj helyett annak csak a tényleges költséget jelentő részének a megfizetése

A személy- és áru fuvarozási engedély, valamint az áru fuvarozói közösségi engedély adataiban bekövetkező változás esetén a fizetendő hatósági díjnak – az engedély kiadásához meghatározott díjhoz képest történő – mérséklése érdekében a díjakat megállapító jogszabályok (a közúti áru fuvarozói és autóbuszos személyszállítási tevékenység végzésére irányuló engedélyezési eljárás díjairól szóló 44/2004. (IV. 13.) GKM rendelet, és a nemzetközi közúti áru- és személyszállítási engedélyek és meghatározott okmányok kiadásának díjairól szóló 55/2002. (XII.29.) GKM rendelet) felülvizsgálatát kezdeményezi a Kormány.

Egyben vállalja, hogy a jogszabály-módosítás legkésőbb 2006. január 1-én hatályba lép, és a közösségi engedély adatváltozás miatti cseréjének díja nem fogja meghaladni a közúti áru fuvarozói, autóbuszos személyszállítói engedély ilyen jellegű módosítására előírt díj mértékét.

6./ Egy alap létrehozása a szakma által befizetett szakképzési hozzájárulásból a gépjárművezető képzés és továbbképzés finanszírozása céljából, mely alap fölött az ágazat szociális partnerei rendelkeznének.

Az Európai Parlament és a Tanács 2003/59/EK irányelve rendelkezéseit hazánkban is a nemzeti jogba kell illesztenie legkésőbb 2006. szeptemberéig. E jogharmonizációhoz elkerülhetetlen a szakképzésről szóló 1993. évi LXXVI. törvény 1. § (1) bekezdésének módosítása, ami egyúttal feleslegessé teszi a gépjárművezetők képzésére és továbbképzésére további külön alap létrehozását.

7./ A közlekedési szolgáltatást végző vállalkozások kedvezményes hitelhez jutásának kibővítése.

A „Sikerés Magyarországért” Vállalkozásfejlesztési Hitelprogram keretében – az EU korlátozó szabályait figyelembe véve – az 1-6. hitelcél esetén van mód arra, hogy a fő tevékenységüket szállítási ágazatban végző vállalkozások szállítási eszközök és felszerelések kivételével a beruházásaikhoz igénybe vegyék a program lehetőségeit (5 millió forinttól 1 milliárd forintos hitelösszegig, forint alapon EURIBOR + legfeljebb 4%-os kamattal).

A 4. beszállítói beruházási célnál a GKM a hitelek 2 éves türelmi időszakára 1,5%-os kamattámogatást biztosít.

8./ A közgazdasági szabályozórendszerrel érintő javaslatok, melyek a gépjárműadóra, az általános forgalmi adóra, az iparűzési adóra, az illetékekre, a külföldi és a belföldi napidíjra, a gépjármű felelősségbiztosításra, valamint a vámellenőrzésre vonatkoznak

E pontban említettekkel kapcsolatban a Kormány álláspontja a következő: az adó-, ill. szélesebb körben a szabályozórendszerre vonatkozó kezdeményezések közül általában az egyszerűsítő, az előírásokat ésszerűsítő javaslatokat kívánja támogatni. A javaslatok megvalósíthatóságának eldöntésére a jövő évi szabályozórendszerbeli módosítások előkészítési folyamatában kerül sor.

Közülük a külföldi napidíj emelésére vonatkozó javaslatot a Kormány előzetesen támogathatónak ítéli, de az emelés mértékéről még további kormányzati egyeztetések szükségesek. Az áru fuvarozásra javasolt 15 %-os áfa kulcs

bevezetésére uniós szabályok miatt nincs mód. A vámellenőrzésekre vonatkozó javaslatot a PM még elemzi.

A 2006. évre vonatkozó adójogszabály-módosításokat tartalmazó törvényjavaslatot az államigazgatási egyeztetéssel egy időben a négy szakmai érdekképviselő is megkapja, módjukban áll írásban véleményt nyilvánítani. A beérkezett javaslatokat a PM, a GKM, a MEH a szakmai érdekképviselők bevonásával külön egyeztetés formájában áttekinti.

9./ A Minisztérium és a szakmai szervezetek közös kezdeményezésében országos szakmai továbbképzési és felkészítő tanfolyam beindítása a kis- és mikro vállalkozások részére

A Kormány támogatja a szakmai szervezetek továbbképzési tevékenységét, és az érdekképviselők részletezett képzési/oktatási javaslatainak ismeretében előadókat biztosít a továbbképzési és felkészítő tanfolyamok sikeres lebonyolításához.

10./ A szállítványozói tevékenységre vonatkozó, a közúti szolgáltatókhoz hasonló szigorú feltételrendszer kialakítása

Fuvarozói és érdekképviselői kezdeményezések alapján a korábbi években a GKM több alkalommal is megkísérelte a szállítványozói szakterületre vonatkozó jogi szabályozás kialakítását, azonban nem sikerült túljutni az érdekképviselői és tárcaegyeztetéseken.

Az előkészítő munka és a tárgyalások újbóli elindításához a Kormány várja a négy szakmai érdekképviselő – egyeztetett és részletes – javaslatait a szabályozás kereteinek meghatározására. Ennek alapján a GKM kezdeményezi a jogalkotáshoz szükséges törvényi felhatalmazás hatályba léptetését legkésőbb két hónappal az érdekképviselők által átadott, a Kormány és az érintett szakmai szervezetek által megvitatott és elfogadott javaslatokat követően. A szállítványozói szervezetekkel az egyeztetést a GKM kezdeményezi és lefolytatja.

11./ A forgalmi engedély műszaki érvényességre vonatkozó rubrikáinak kibővítése a forgalmi engedély gyakori cseréjének megelőzése céljából

A kormány szakértője nem látja megvalósíthatónak a forgalmi engedély kért formában történő bővítését. A Kormány biztosítja annak lehetőségét, hogy a jelenlegi szerkezetű forgalmi engedélybe kettővel több érvényesítő címke kerülhessen. Tájékoztatást ad új rendszerű forgalmi engedély tervezett bevezetéséről.

12./ A figyelmeztető jelzések (sárga villogó lámpa) használati eljárásának egyszerűsítése, és az engedélyek legalább három évre történő megadása

A javaslat megvalósításához a megkülönböztető és figyelmeztető jelzést adó készülékek felszerelésének és használatának szabályairól szóló 33/2000. (XI. 29.) BM rendelet módosítása szükséges. A kérdéssel majd az egyablakos rendszerrel említett munkabizottság fog foglalkozni. Ott kerül sor a javaslatok kifejtésére.

13./ A különleges – sárga – rendszám megszüntetése

A javaslat megvalósításához a vonatkozó kormányrendelet, valamint BM rendelet módosítása szükséges. A javaslathoz kapcsolódóan a Kormány a közúti közlekedési szolgáltatási tevékenységben érintett szakmai érdekvédelmi szervezetek egyeztetett javaslatát és szakmai indokolását 2005. szeptember 30 - ig kéri.

14./ A járművekre vonatkozó műszaki érvényesség legyen azonos a nem közúti közlekedési szolgáltatói járművekre vonatkozó előírásokkal. Az autóbuszok esetében az életkorhatár eltörlése

A javaslattal a felek közös akarata szerint az egyablakos rendszernél említett munkabizottság fog foglalkozni. Ott kerül sor a javaslatok kifejtésére.

15./ A gázolaj jövedéki adójának csökkentése.

2005-ben a költségvetés helyzetére tekintettel nincs lehetőség a jövedéki adó mérséklésére. A jövő évre vonatkozó csökkentés lehetőségének vizsgálata a 8. pontban leírtaknak megfelelően kerül áttekintésre.

16./ Az alvállalkozók menetrendszerinti forgalomban való részvételét elősegítő feltételek kidolgozása.

A menetrendszerinti személyszállítás biztosítása mind helyi, mind helyközi relációban a közszolgáltatási szerződésekben meghatározott feltételrendszernek megfelelően működik. Az alvállalkozói részvétel a közbeszerzési eljárás szabályai alapján történhet. A javaslat tárgyalása a menetrendszerinti személyszállítás szakmai érdekképviselői szerveinek bevonásával történik és az a megállapodás aláírását követő legkésőbb 30 napon belül érdemben megkezdődik.

17./ Az utakra fordítandó pénzeszközök felhasználása társadalmi kontrolljának a növelése.

Az utakra fordítandó pénzeszközök felhasználása legszélesebb körű társadalmi kontrollját a Magyar Országgyűlés gyakorolja. Az Országgyűléshez benyújtott előterjesztéseket az illetékes szakbizottságok tárgyalják. A Parlamenti Főtitkárságnál van az a regisztrációs lista, amelyről a szakbizottságok kiválasztják a vitára meghívandó társadalmi szervezeteket. Proaktív módon bármely társadalmi szervezet írásban bejelentkezhet és hozzászólást kérhet az őt érintő téma vitájára. (A Hárszabály 81§-a rendelkezik a társadalmi szervezetek bizottsági vitákon való részvételéről.) Az érintett fuvarozói szakmai érdekképviselőeknek lehetőségük van a bizottsági vitába való bekapcsolódásra. Észrevételeikkel, konstruktív javaslataikkal jelentős mértékben hozzájárulhatnak a megfelelő társadalmi kontroll biztosításához.

18./ A hétvégi forgalomkorlátozás éjszakai feloldása, legalább a gyorsforgalmi úthálózat tekintetében.

A kérdéskör megalapozott áttekintéséhez hatástanulmány elkészítésére van szükség. A hatástanulmányban be kell mutatni, illetve elemezni kell:

- az ok, okozati összefüggések relációjában a közúti baleseteket, kiemelt figyelemmel a közúti tehergépjárművekre, valamint a lakott és nem lakott területeken hétvégén az éjszakai órákban történt személysérüléssel kapcsolatos balesetek okait.
- az EU-s és a szomszédos, illetve harmadik országok jogi szabályozását, gyakorlatát.
- a forgalom korlátozást a közlekedésbiztonsági szempontok/baleseti statisztikai adatok alapján az éjszakai korlátozás mely időszakára és mely főútvonalakon, illetve határátkelőkhez vezető közutakon lehetne feloldani.

A tanulmány következtetéseinek függvényében lehet a kérdést újragondolni. A tanulmány elkészíttetését a GKM vállalja.

Budapest, 2005. augusztus 23.

A Kormány részéről:

A fuvarozó érdekképviselői szervezetek részéről:

.....

dr. Szanyi Tibor
politikai államtitkár
Gazdasági és
Közlekedési Minisztérium

.....

Peredi Péter
főtitkár
Fuvarozó Vállalkozók
Országos Szövetsége

.....

Hunyady Szabolcs
elnök
Közúti Közlekedési
Vállalkozások Szövetsége

.....

dr. de Sorgo Tíbor
Ügyvezető elnök
Magyar Közúti
Fuvarozók Egyesülete

.....

Galambos István
társelnök
Magyar Közúti
Fuvarozók Egyesülete

.....

Dittel Gábor
ügyvezető főtitkár
Magánvállalkozók
Nemzetközi Fuvarozó
Ipartestülete